

Pont du Pertuis: pour un XXI^o siècle maritime.

90% du commerce international passe par la mer.

Ce seul chiffre peut nous amener à reconsidérer la question du pont du Pertuis à l'échelle de ces échanges .

En avril 2006, le Havre inaugurait son port 2000 faisant de cette ville, le premier port à conteneurs de France, avec une projet de trafic de 6 millions de « boîtes » par an. A l'automne 2006, démarrait le projet FOS 2XL, qui doit accroître les capacités de l'ensemble portuaire Fos-Marseille, 1^o port de France, toutes catégories, avec 100 millions de tonnes de marchandises. Bordeaux arrive à un trafic de 8 millions de tonnes, répartis le long de l'estuaire.

La croissance de l'Asie , usine du monde, justifie cette recherche de performances de nombreux ports mondiaux. Les routes maritimes sont encombrées et l'on peut imaginer les russes, regarder sans trop d'émoi fondre la banquise, car elle leur ouvre de belles perspectives dans le tracé de nouvelles routes maritimes. Les espaces portuaires explosent, chacun cherchant la vitesse de travail, le volume.

L'espace portuaire devient donc de plus en plus rare, convoité, dans l'ensemble des espaces maritimes, déjà très attractifs pour les populations; notre région d'Aquitaine est une des destinations de cet héliotropisme.

Dans cette concurrence, il n'est pas prudent de sacrifier l'accès aux aménagements portuaires. Même si Bordeaux a perdu de sa superbe maritime, il est étonnant de voir fleurir les projets pour La Rochelle, Donges St Nazaire et obérer définitivement de la fermeture d'un grand bassin à flot. Ne pas considérer cet espace à l'échelle des enjeux internationaux, fait preuve d'un manque d'anticipation assez étonnant.

Dans cette vision, et comme l'a déjà montré le rôle des bassins pour les barges de l'A380, Philippe Dorthe est loin de livrer un combat dénué de sens. Un rapport de la cour des compte de juillet 2006 déplore le sous investissement français dans les structures portuaires et notamment de l'État. Les investissements devraient atteindre 300 millions d'euros pour

les 5 prochaines années soit le double des sommes dépensées depuis 2000. Cette somme inclut les aménagements multimodaux. Or, quelque soit l'avenir de notre estuaire, il ne peut s'entendre qu'inscrit dans ce concert de développement et lié à des dessertes intérieures. Ici aussi, tout justifie la préservation d'accès aux bassins à flots, qui pourraient à l'avenir, entre autoroute et fleuve, en direction du Médoc servir de relais à de futurs trafics.

De plus, la réhabilitation de quartiers portuaires tels ceux de Londres entre Canary Wharf et Isle of Dogs même s'ils ont donné la priorité au secteur des services de haut niveau et à l'habitat n'ont rien sacrifié aux bassins et à leur accès. Il en est de même à Amsterdam où la transformation des quais de Bornéo et Sporenburg laissent une large place aux bateaux

Ce combat pour le maintien du pont du Pertuis est donc emblématique de l'avenir de Bordeaux dans la concurrence maritime. La notion de développement durable trouve ici tout son sens.

Le XIX^e siècle a eu ses chemins de fer, le XX^e ses autoroutes, le XXI^e siècle sera forcément maritime. A Bordeaux, cela devrait aller de soi...